

**Datum**  
2024-08-22

**Diarienummer**  
Utr 2024/33

**Ert diarienummer**  
LI2024/01199  
LI2023/03211

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.smf@regeringskansliet.se](mailto:li.smf@regeringskansliet.se)

## **Yttrande angående betänkandet SOU 2023:84 En hållbar bioekonomistrategi samt angående delbetänkandet SOU 2023:15 Förnybart i tanken.**

Trafikanalys har anmodats att lämna ett remissyttrande avseende rubricerade utredningar. Vi har valt att fokusera på de utredningsförslag som vi bedömer har störst betydelse för förutsättningarna att nå de transportpolitiska målen.

### **Trafikanalys övergripande kommentarer**

Utredningen och delbetänkandet syftar till att *främja* hållbar tillväxt, förnyelse och sysselsättning i hela landet, *bidra* till miljö- och klimatnytta samt *skapa* en förstärkt försörjningsförmåga och minskad sårbarhet i samhället, baserat på biomassa från skogs- jordbruks- och fiskerinäringarna samt restråvaror i livsmedelsförädlingen. Utredningens förslag till övergripande mål utgår från resurseffektivitet, motståndskraft och konkurrenskraft. Fokus är på att skapa en hållbar och konkurrenskraftig bioekonomi i Sverige som minskar beroendet av fossila bränslen och stärker den nationella försörjningstryggheten.

Trafikanalys bedömer att den föreslagna strategin genom att främja förnybara drivmedel och biobaserade lösningar, stärka regionalt samarbete och investera i infrastruktur och innovation, kan bidra till minskad klimatpåverkan, ökad försörjningstrygghet och till att skapa stärkta förutsättningar för ekonomisk tillväxt inom de berörda näringarna.

Trafikanalys bedömer vidare att strategin och förslagen i delbetänkandet kan bidra till förbättrade möjligheter att nå de transportpolitiska målen. Förtydliganden och preciserade styrmedelsförslag måste dock tas fram för att säkerställa att syften och mål verkligen uppnås. I samband med det bör särskilt global och nationell klimatnytta beaktas, liksom avvägningar mot behovet av stärkt inhemsk livsmedelsförsörjning. Trafikanalys vill betona att ett systemperspektiv i bakomliggande analyser då är en förutsättning för att tydliggöra för- och nackdelar.

## **Trafikanalys synpunkter på förslagen**

Trafikanalys ställer i grunden sig bakom den inriktning som bioekonomistategin pekar ut. En starkt bioekonomi har potential att göra Sverige mindre sårbart i händelse av konflikter och kriser, och också bidra till minskad klimatpåverkan och ekonomisk tillväxt.

Med tanke på den framtida försörjningstryggheten så är det intressant hur uppfyllandet av det övergripande transportpolitiska målet kan påverkas av tänkbara krissituationer. Trafikanalys ser att det här finns viktiga frågor att hantera också i en transportpolitisk kontext: Vad innebär en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet

- i ett läge där vi inte har tillgång till vissa råvaror och produkter,
- där Sverige behöver upprätthålla förutsättningar för exportintäkter,
- samtidigt som vi inte motverkar andra mål som t ex klimat- och miljömål,
- och vad ställer det då för krav på transportsystemet?

Både en utveckling utifrån nuvarande läge och en försämrad krissituation behöver robusta strategier för att säkerställa nödvändiga varor och tjänster, konkurrenskraft, styrmedel för att nå beslutade mål och ett transportsystem som bidrar till detta på ändamålsenliga sätt. Effekter av pågående klimatförändringar skapar i sig akuta utmaningar som kräver genomtänkta strategier och åtgärder.

Bioekonomistategin pekar på att råvaror och restströmmar ska nyttjas effektivt, att det finns en hög försörjningsgrad av samhällskritiska varor och att bioekonomin ska växa i hela landet. Detta skapar beredskap för att sedan kunna skala upp verksamheter om längre krissituationer uppstår. Trafikanalys ser att det förslagna ansvaret för genomförande och koordinering skapar goda förutsättningar att skala upp på ett sätt som även hamnar i linje med de transportpolitiska målen.

## **Intäktsgarantier för inhemsk produktion av flytande förnybara drivmedel och mellanprodukter**

Ett långsiktigt styrmedel i form av intäktsgarantier föreslås för att stödja inhemsk produktion av flytande förnybara drivmedel. Trafikanalys ser positivt på att det finns en genomtänkt plan för uppföljning och utvärdering av systemet för intäktsgarantier för att säkerställa att styrmedlet över tid bidrar till måluppfyllelse.

Intäktsgarantierna kan bidra till att minska beroendet av fossila bränslen inom transportsektorn, främja användningen av mer hållbara alternativ och därmed bidra positivt till hänsynsmålets uppfyllelse. Även importen av fossila bränslen skulle påverkas, vilket i sin tur skulle minska utsläppen av växthusgasutsläppen också från dessa transporter.

Även om detta förslag syftar till att minska beroendet av fossila bränslen, finns det en risk att övergången till inhemska drivmedel blir dyrare och mindre effektiv på kort sikt. Detta kan påverka transportkostnader och konkurrenskraft och därmed även funktionsmålet negativt.

Trafikanalys instämmer till fullo i utredningens bedömning att det utöver detta utbudsbaserade styrmedel behövs kompletterande efterfrågebaserade styrmedel. Utredningen nämner bland annat reduktionsplikt, offentlig upphandling som skapar efterfrågan och en tydligare differentiering i skattenivåer mellan fossila drivmedel och förnybara drivmedel. I nuläget kan det både stärka efterfrågan och bidra till att Sverige uppnår nationella klimatmål och sina åtaganden gentemot bland annat EU:s ansvarsfördelningsförordning. Att ha tillräckliga åtgärder på klimatområdet för att leva upp till olika EU-åtaganden ger även utökade möjligheter för Sverige att ta del av avsatta medel inom EU som kan stötta i omställningen.

Förslaget som det är beskrivet öppnar också för andra användningsområden än avancerade biodrivmedel, så det är inte givet att transportsektorns klimatmål kommer att gynnas. Däremot gynnas Sveriges uppfyllelse av EU:s klimatåtaganden genom att det blir en effektivare förädling av redan skördad biomassa.

Producerat biodrivmedel skulle också kunna säljas på export, vilket inte skulle bidra till Sveriges uppfyllande av ESR, hänsynsmålet eller nationella klimatmål. Effektiva efterfrågebaserade styrmedel skulle dock minska risken för att inte nå dessa mål, samtidigt som Sverige skulle kunna bidra till ökad måluppfyllelse inom EU.

### **Utveckling av Klimatklivet för ökad försörjningsförmåga**

Klimatklivet kan redan idag användas för investeringar som syftar till en ökad inhemsk produktion av fossilfria eller fossilsnåla drivmedel, vilket kan stärka försörjningsförmågan och minska växthusgasutsläppen. Trafikanalys ser positivt på förslaget att förlänga beställningsbemyndigandet för Klimatklivet till år 2030.

Utredningen föreslår att stärkt försörjningsförmåga skulle kunna vara ett nytt kriterium inom ramen för ett förlängt Klimatkliv. Stärkt försörjningsförmåga skulle till exempel kunna handla om infrastrukturinsatser. De senaste åren har ett flertal händelser runt om i landet visat på hur infrastrukturen i ökande grad påverkas av ett förändrat klimat bland annat till följd av extrema nederbördsmängder. Att mer resurser kommer att behöva användas för att säkra upp infrastrukturen är uppenbart och investeringsbehoven är omfattande. Trafikanalys menar dock att det är en fördel om dessa resurser tillförs på andra sätt än genom att utöka vilka åtgärder som kan omfattas inom Klimatklivet. I sin nuvarande utformning är medlen i Klimatklivet avsedda för fysiska investeringar som minskar utsläppen av växthusgaser. En breddning av fokuset riskerar att Klimatklivets effekter på växthusgasutsläppen minskar, även om dessa effekter även i utredningens förslag ska utgöra huvudkriteriet vid medelstildelning.

### **Andra förslag som kan påverka den transportpolitiska måluppfyllelsen**

En nationell plan för att öka användningen av trä i byggsektorn kan leda till minskade klimatutsläpp och stärka försörjningsförmågan genom inhemsk produktion av byggmaterial. Detta kan också indirekt påverka godstransportarbetet, om transportererna av de fortfarande fossilintensiva och relativt tunga material som används för cement och betong minskar medan transportererna av byggmaterial i trä ökar. Det är dock svårt att bedöma hur det skulle påverka den transportpolitiska måluppfyllelsen.

En analys av befintliga styrmedel för att främja cirkulära, biobaserade lösningar föreslås. Detta inkluderar restströmmar från den blå ekonomin och biobaserade lösningar inom livsmedelsproduktionen, vilket skulle kunna bidra till ökad resurseffektivitet och minskat klimatavtryck inom transportsektorn. Biodieselproduktion från alger är ett exempel på ny teknik som svensk forskning visat har potential att stärka cirkulära flöden. Det är även i detta fall svårt att bedöma hur den transportpolitiska måluppfyllelsen skulle påverkas av en sådan styrmedelsanalys.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Anders Brandén Klang. I beredningen av ärendet har också Lisa Eriksson, Pia Sundbergh och avdelningschef Andreas Tapani deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör